

ГОРЬКОВСКАЯ ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: ХРОНОЛОГИЯ СОБЫТИЙ И ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫХ ДАТ

Пономарёв П.В.

г. Нижний Новгород, МБОУ «Школа № 91 с углубленным изучением отдельных предметов», 7 класс

Научный руководитель: Павлова Л.В., г. Нижний Новгород, к.п.н., доцент СИГ ННГАСУ, НОУ «ОДАРМОЛ»

Строительство детских железных дорог началось в СССР примерно в 30-х годах прошлого столетия. В многочисленных источниках указано, что первая в мире детская железная дорога была открыта 24 июня 1935 года в Тифлисе (Тбилиси). Вскоре Детские железные дороги появились и во многих других городах страны – за шесть предвоенных лет было построено более двадцати подобных дорог [1].

И в городе Горьком началось строительство Детской железной дороги, на момент открытия она стала самой крупнейшей в СССР узкоколейной дорогой по протяженности главного пути и составляла более девяти километров [2].

Дорога была оснащена самыми современными и передовыми по тем временам средствами связи и сигнализации, а также располагала хорошо оборудованным паровозно-вагонным депо со смотровой канавой и ремонтными мастерским [3].

На вагонах, которые отправлялись в путь и на билетах было написано «Счастливая – Родина», а на лицах детей были счастливые улыбки и гордость за свою Родину, в которой они могли жить и учиться.

Здесь необходимо подчеркнуть, что строительству малых железных дорог предшествовало большое и упорное стремление советских детей к творческой и прикладной технике. В технических кружках юного железнодорожника дети занимались не только моделированием и техническим творчеством, но и были активными участниками спортивных мероприятий, проводимых Детской железной дорогой [3].

И в наши дни каждое лето можно наблюдать, как ученики из кружка юных железнодорожников в красивой форме помогают пассажирам занять свои места, проверяют билеты, осматривают перед отправлением вагоны и сами, в роли машиниста, ведут поезд по своей первой профессиональной дороге.

После одной такой увлекательной поездки мне очень захотелось узнать, как же все начиналось в том далеком 1939 году?

Поиск ответов на данный вопрос позволил определить **актуальность темы исследования**, которая заключается в том,

что материал, представленный в различных информационных источниках о Горьковской Детской железной дороге, требует систематизации и структуризации с целью восстановления хронологии событий, происходивших на Горьковской Детской железной дороге. **Целью исследования** является изучение процесса становления и развития Горьковской Детской железной дороги. Основные **задачи исследования** состоят в следующем:

1. Изучить этапы строительства и развития Горьковской Детской железной дороги.

2. Собрать сведения об утраченных зданиях Горьковской Детской железной дороги.

3. Показать современное состояние Горьковской Детской железной дороги.

В апреле 1939 года с инициативой о строительстве Детской железной дороги выступили пионеры неполной средней школы № 15 Свердловского района г. Горького. История сохранила нам их имена, это – Нелли Деричева, Роза Лебедева, Ляля Каюсова, Рита Бандина, Альбина Казаринова, Нина Свидерская, Рита Кежутина и старшая пионервожатая Антонина Петрук [3].

Решение о начале строительства детской железной дороги по трассе «Сад 1 Мая – Автозавод» было принято **13 мая 1939 года** на бюро Горьковского Обкома ВКП(б). Строительство Детской железной дороги велось методом ударных комсомольских строек и субботников.

1 июня 1939 года на совещании архитектурно-технического совета строительства Малой Горьковской были одобрены представленные проекты станции «Родина» архитектора А.А. Яковлева и станции «Счастливая» архитектора Б.М. Анисимова [1].

24 июня 1939 года было начато строительство станции «Родина», строили станцию «Родина» рабочие, инженерно-технические работники и служащие завода им. С. Орджоникидзе.

Здание станции «Родина» было в длину более 40 метров и состояло из двух частей: вытянутой прямоугольной и двухъярусной цилиндрической. Здание было украшено пилястрами, фризами и скульптурными фигурами юных пионеров-железнодорожников [2, 4].

28 июня 1939 было начато и строительство станции «Счастливая» по проекту архитектора Б.М. Анисимова. Здание выделялось своим нарядным обликом: по всему периметру его опоясывал декоративный цветной фриз с растительным орнаментом, на четырехколонном портике с балюстрадой стояли скульптуры пионеров с горнами. Выходы на перрон были обрамлены крупными арочными проемами [2,4].

Станцию «им. Маяковского» построили на расстоянии трех километров от станции «Родина» на территории Инструментального поселка, напротив завода «Двигатель революции». Станция была спроектирована молодым архитектором управления Горьковской железной дороги комсомолкой К.П. Сидорчук [6].

Проект станции «Пушкино» был разработан архитектором из управления Горьковской железной дороги С.Р. Бажаном. Деревянное здание вокзала станции было спроектировано в русском стиле, а его внутренние интерьеры оформлены по мотивам сказок А.С. Пушкина, станция располагалась в 3 километрах от предыдущей, недалеко от Ворошиловского поселка [2, 3].

Открытие Горьковской детской железной дороги состоялось **8 ноября 1939** года и стало значительным событием в жизни города.

Ровно в 14 часов была перерезана красная ленточка и начальник станции «Родина», ученица 8-го класса Рахиль Шнейдер дала знак к отправлению. В свой первый путь отправился состав из шести вагонов с первыми пассажирами – отличниками школ г. Горького, которые соревновались за право быть первыми пассажирами Малой Горьковской [3].

23 ноября 1939 года Детская дорога была полностью сдана в эксплуатацию. В кружках по подготовке юных железнодорожников азы профессии осваивали более 1500 школьников. Каждую неделю у них было по три часа практических и теоретических занятий.

7 августа 1941 года Детская железная дорога была закрыта и все ее имущество передано в ведение отдела подготовки кадров управления Горьковской ЖД. Почти всю войну дорога использовалась для обучения железнодорожников больших дорог.

25 августа 1944 был издан приказ № 523/43 о восстановлении Детской дороги, но восстановление дороги шло очень медленно и только спустя два года, **25 июля 1946 года**, был издан второй приказ (№ 285/43) о передаче Детской дороге ее же имущества. Срок исполнения этого приказа был указан **10 августа 1946 года**.

В **1947** году было торжественное открытие первого летнего послевоенного сезона на Горьковской детской железной дороге. Железная дорога длиной 9,1 км опять соединила два района г. Горького – Железнодорожный (Канавинский) и Автозаводский.

В послевоенные годы она была особенно популярна у горожан и использовалась как еще один вид городского транспорта, но времена для Детской железной дороги наступили тяжелые....

18 августа 1951 года заместитель начальника Малой Горьковской дороги А.П. Покровский в справке о работе детской дороги, направленной в обком комсомола, указывая на нерешенные вопросы и обращаясь за помощью, писал: «До сих пор не восстановлено прекрасное здание-дворец станции «Счастливая», а также сгоревший во время войны вокзал станции «им. Маяковского»» [3].

В **1960-е годы** детская железная дорога оказалась в зоне жилищной застройки, поэтому встал вопрос о ее переносе. Горисполкомом был утвержден проект изменения трассы. Как потом выяснилось, для его реализации потребовалось бы снести 48 жилых домов. Хотя этот проект не был реализован, для Детской Железной дороги это был последний год, когда протяженность ее путей составляла 9,1 км, а на билетах была надпись «Счастливая – Родина».

В **1965** году была разобрана значительная часть линии узкоколейной железной дороги, за исключением небольшого участка у станции «Родина».

Вокзал на станции «Счастливая» оказался без железнодорожных путей. Отрядным фактом в этой истории является лишь то, что здание вокзала не было снесено, а получило вторую жизнь после передачи его Автозаводскому району под Дворец Бракосочетания. К станции «Родина» судьба оказалась более благосклонной, ее удалось восстановить и она до сих пор используется по назначению, являясь станцией Детской железной дороги (рис. 1).

К сожалению, сейчас движение поездов проходит по укороченному маршруту и составляет всего 3,2 км с тремя тупиковыми станциями, на которых приходится перецеплять тепловоз в другой конец состава, чтобы можно было продолжить движение до следующей станции. О былом величии Малой Горьковской железной дороги напоминает только здание станции «Родина», сохранившееся до наших дней практически в первоначальном виде, в котором и сейчас можно купить билет и прокатиться по Малой Горьковской.



Рис. 1. Современный вид станции «Родина» (август 2016 г., фото автора)



Рис. 2. Макеты зданий станций «Пушкино» и «им. Маяковского» в музее ДЖД (август 2016 г., фото автора)

Но вот деревянные строения станций «Пушкино» и «им. Маяковского» безвозвратно исчезли и увидеть их можно лишь в музее Детской железной дороги, расположенном в здании станции «Родина», где воссоздан макет дороги с момента постройки в 1939 году до 1965 года (рис. 2).

Очень жаль, что в свое время так халатно отнеслись к существованию одной из самых лучших детских железных дорог России. Несомненно, станции «им. Маяковского» и «Пушкино» могли бы стать деревянными памятниками архитектуры Нижнего Новгорода [7].

Выводы

Важно уяснить, что без памяти о прошлом нет будущего. Нашей задачей на сегодняшний день является сбор любого важного материала об утраченных станциях, чтобы максимально реалистично передать всю красоту деревянных строений современными способами восстановления и хранения информации.

Список литературы

1. Государственная архивная служба Нижегородской области [Электронный ресурс]: орган государственного

управления архивным делом. – Электронные данные. – Нижегород. обл.: сор. 2006. – Режим доступа : <http://www.archiv.nnov.ru>.

2. Пономарёв П.В. «Архитектурное и техническое наследие Горьковской Детской железной дороги» // Материалы VIII Международной студенческой электронной научной конференции «Студенческий научный форум» URL: <http://www.school-science.ru/2017/5/26714> (дата обращения: 28.11.2016).

3. Инновационный дайджест [Электронный ресурс]: все самое интересное о железной дороге. – Электронные данные. – Режим доступа: http://www.rzd-expo.ru/new_link/children_railway/Malaya%20Gorkovskaya%20jeleznaya%20doroga/

4. Орельская О.В. Архитектура эпохи советского авангарда в г. Нижнем Новгороде / О.В. Орельская. – Н. Новгород: Промграфика, 2005. – 192 с.

5. Гордин А.А. Дела семейные: об Автозаводском Дворце бракосочетания] // Автозавод ONLINE. –2011. – 9-23 дек. (№ 33). – С. 4.

6. Детские железные дороги: сайт Сулягина Дмитрия. – 2000 [Электронный ресурс]: история и современность детских железных дорог СССР. – материалы РГАКФД, ЦГАКФФД, ЦГКФФАУкр., ЦСДФ. – Электронные данные. – Режим доступа: <http://www.dzd-ussr.ru/towns/>

7. Белкина А.А. Деревянное железнодорожное зодчество. Станции Горьковской Детской железной дороги/ А.А. Белкина, Л.В. Павлова // 69-я всерос. науч.-технич. конф. студентов, магистрантов и аспирантов вузов с международным участием. 20 апреля 2016 г. Ярославль: сб. материалов конф. [Электронный ресурс]. – Ярославль: Издат. Дом ЯГТУ, 2016. – С.1127-1130.